

70-letnia dynamika trajektorii ekonomicznego i ludnościowego środka ciężkości Europy z wykorzystaniem miar centrograficznych i wymiarów modelu potencjału (EU-CEN-TRA; EUropean-CENtre-TRAjectory)

Gadheim, mała wioska w Bawarii, stała się w wyniku Brexitu w 2020 r. nowym środkiem Unii Europejskiej. Wraz ze zmianą zakresu przestrzennego badania zmienia się zatem położenie centrum Unii Europejskiej. Problem ten dotyczy również Europy. Położenie centrum układu zależy od przyjętych punktów skrajnych oraz szeregu innych czynników, w tym metody badawczej, sposobu ważenia „mas” lub miary oporu przestrzeni. Problemem naukowym do tej pory nie poruszonym w wystarczający sposób w literaturze przedmiotu są trajektorie środka ciężkości ekonomicznego i ludnościowego zarówno kontynentu jak i Unii Europejskiej, które wymagają uwagi szczególnie w długiej perspektywie historycznej. W ciągu pierwszych czterech dekad od zakończenia II wojny światowej Europa rozwijała się dwutorowo, w 1989 r. nastąpił koniec tzw. „żelaznej kurtyny”, zmieniały się granice krajów, w międzyczasie kilkukrotnie poszerzała się Unia Europejska (wcześniej EWG) skutkując przepływami migracyjnymi zarówno spoza jak i wewnątrz UE, nastąpił kryzys 2008 r., który w największym stopniu dotknął południową Europę i wreszcie w 2020 r. uderzyła pandemia COVID-19. Te wszystkie wydarzenia skutkowały różnymi trajektoriami rozwoju ludności i różnymi ścieżkami konwergencji dochodowej na kontynencie europejskim. Z tym faktem wiążą się zmiany ekonomicznego i ludnościowego środka ciężkości Europy, który wymaga zmierzenia z wykorzystaniem miar centrograficznych, miar oporu przestrzeni, sposobów ważenia centroidu (w tym z wykorzystaniem modelu potencjału).

Generalnie centrum Europy w sensie tradycyjnym (tj. skalowanie na dystansie, brak ważenia) (Geographical Midpoint of Europe; centroid Europy) zostało zdefiniowane w sensie dystansu na podstawie badań francuskich in 1989 r. na obszarze Litwy w miejscowości Purnuškės/Girija. Inne próby były podejmowane w tym zakresie w celu zaakcentowania położenia centrum Europy na obszarze wybranych krajów, głównie centralnej i wschodniej Europy, akcentując w wielu przypadkach aspiracje akcesji do wspólnoty europejskiej, m.in. w Polsce (w Suchowoli, najstarsze oficjalne wyznaczenie środka Europy w 1775 r.), a także w Czechach, na Słowacji oraz na Węgrzech, a także i w innych krajach, np. w 2000 r. na Białorusi (Połock), lub w Estonii. Interesujące jest relatywne oddalenie centrum Europy w sensie geograficznym (Geographical Midpoint of Europe) od tzw. rdzenia Europy (European Core, Blue Banana, Hot Banana, European Megalopolis, European Backbone), czyli gęsto zaludnionego, zurbanizowanego obszaru dominującego również przez wiele dekad w Europie pod względem PKB *per capita*. Intensywny rozwój ekonomiczny krajów Europy środkowo-wschodniej wraz ze stagnacją ekonomiczną krajów południa Europy po 2008 r. (Grecja, Włochy, Hiszpania, Portugalia) skutkuje interesującą potencjalną trajektorią ruchu środka ciężkości ekonomicznej Europy w kierunku północno-wschodnim. Ruch tej trajektorii, intuicyjnie wyczuwalny jest między European core a Geographical midpoint of Europe, z dużym prawdopodobieństwem na terytorium Niemiec.

Celem głównym projektu „70-letnia dynamika trajektorii ekonomicznego i ludnościowego środka ciężkości Europy z wykorzystaniem miar centrograficznych i wymiarów modelu potencjału (EU-CEN-TRA; EUropean-CENtre-TRAjectory)” jest określenie trajektorii (ścieżki) przesuwania się ekonomicznego i demograficznego: (a) centrum Europy oraz (b) centrum Unii Europejskiej, z wykorzystaniem trzech niezależnych metod badawczych, w tym z wykorzystaniem modelu potencjału, w różnych wymiarach (zasięg przestrzenny, miara oporu przestrzeni (dystans lub czas), długość podróży, bariery i ograniczenia na granicach), odpowiednio dla lat 1950-2020 (centrum Europy) i dla kolejnych lat, dla których nastąpiła zmiana liczby państw w Unii Europejskiej, wcześniej EWG (centrum UE)

Znaczenie projektu. Kluczowe jest wielowymiarowe podejście do wyznaczania środka ciężkości w Europie (tu można zauważyć pewną wartość dodaną również dla kartografii i geodezji). W dużym stopniu zyska również geografia transportu, geografia historyczna oraz geografia polityczna, szczególnie w trzech aspektach: a) w ujęciu sieciowym (historyczne ujęcie rozwoju infrastruktury transportu na kontynencie europejskim); b) w ujęciu czasów oczekiwania na granicach (modelowe spojrzenie na zmiany w ujęciu historycznym); c) w ujęciu zmian dostępności potencjałowej. Geografia społeczno-ekonomiczna jest tą dyscypliną, która w największym stopniu skorzysta na wynikach modelu. Ze względu na fakt ważenia centroidu PKB i liczbą ludności, wyniki będą zapewne również miały duże znaczenie dla ekonomistów zajmujących się procesami konwergencji dochodowej na kontynencie europejskim oraz dla demografów, zainteresowanych zmianami w rozmieszczeniu ludności. Poprzez swoją interdyscyplinarność projekt będzie miał znaczenie dla geografów, ekonomistów, demografów, kartografów, historyków i geodetów.